something about it. I hope my voice will reach those quarters where it is supposed to and we shall apply ourselves seriously to this issue. Thank you.

I. STATUTORY RESOLUTION SEEKING DISAPPROVAL OF THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) ORDINANCE, 1992

II. THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) BILL, 1992.

SHRI KAMAL MORARKA (RAJASTHAN): Sir, I beg to move the following Resolution:

> "That this House disapproves of the National Highways (Amendment) Ordinance, 1992 (No. 19 of 1992), promulgated by the President on the 23rd October, 1992."

Sir, at the outset I want to put on record my strong objection to this Ordinance Raj which appears to have become a routine affair with this Government. My Resolution itself says that "This House disapproves of the National Highways (Amendment) Ordinance, 1992 (No. 19 of 1992), promulgated by the President on the 23rd October 1992." Sir, it is apparent that this is Ordinance No. 19 of this year.

Ever since Independence, I wish to bring to the notice of the Government, never has there been a year in which 19 Ordinance have been issued. Maybe in 1991, I do not know the figure. But, only after this Government has come, we are issuing Ordinaces at this ferverish pace.

This particular ordinance was issued on 23rd October, 1992. Parliament has met on 24th November, only one month after that. What was the urgency? There is a statement explaining the circumstances which had necessitated immediate legislation by the National Highways (Amendment) Ordinance promulgated on 23rd October, 1992. To my utter disappointment, this five-paragraph statement does not give us the circumstances which necessitated it. It gives the reasons why this Bill has come: the highways are in a bad shape, money is required, resources crunch is there. Therefore, those are objects and reasons for the Bill. We are not discussing the merits. At least my Resolution is not on the merits and demerits of the Bill. We may all support the need to raise resources to maintain the highways better. The issue is, you must tell us why the ordinance had to be issued.

Sir, let me remind this Government: Mrs. Indira Gandhi was a very powerful Prime Minister. In her own regime, one Ordinance was issued for the nationalization of banks--and there was a furore in Parliament as to why that Ordinance had to be issued when Parliament was going to meet in the next few days. She had a valid reason—that nationalization by itself was thing which had to be done without notice. It was not advisable to bring a Bill before Parliament. She had to do it without giving notice. Now, these reasons do not apply to the kind of Ordinances that this Government has been issuing. They have issued an ordinance to create the SEBI--Securities and Exchange Board of India. Between the last session and this session, seven Ordinances have been issued, each one of them wholly unnecessary, wholly irrelevant. The urgency aspect is not there. There is one Ordinance on the Industrial Finance Corporation of India to convert it from a Corporation to a public company. Now, I don't understand what is the reason for an Ordinance in that case. In this case, it is even more so.

I thought the statement would tell us that urgently Government had to put a fee or octroi on a particular bridge or a particular bridge which was to be opened. Nothing of the sort is there the statement doesn't say anything. I would like to know from the Minister whether after the promulgation of the Ordinance, till today, if they have used these powers. If they have not used these powers between 23rd October and now, it proves my case that the Ordinance was wholly unnecessary. The very fact that you are issuing an Ordinance means you act on it. After

[Shri Kamal Morarka]
issuing the Ordinance, this Parliament meets and you are not to act on it, then you can as well wait till Parliament meets.

Sir, I will have to say with anguish that I think that the general tendency is to bypass Parliament or take Parliament for granted. There are so many instances I can give, which are not relevant to this case. Even this morning, the Railway Convention Committee's Report which was placed on the Table today and the Railway Ministry issuing a rejoinder in the press is a breach of privilege, to say the least. Sir, I want to put on record my party's absolute objection to this state of affairs. There is absolutely no reason for a government to use the power of ordinance except very sparingly after the Prime Minister himself is convinced of the necessity and the urgency. I request the Prime Minister to look into these things himself. The Ministries will always put up matters. Every Ministry sends matters and says that they are most urgent. But an ordinance can be issued only after the Cabinet approves it. The Prime Minister should not allow ordinances to be issued in this cavalier fashion. This is my first objection.

I will conclude after making one or two requests to the Minister.

On the substantive part of this Bill, the whole House will agree with the Minister that the highways are really in a bad shape. There was a proposal for a National Highway Authority. We would like to know what happened to that. All the National Highways are in a tottering condition. The main, National Highway No.1 which used to be the pride of this country, I think, is really in a bad shape. Accidents are galore. Some highways are maintained because the traffic is so much. But we agree with the contention of the Minister that the highways need repairs. They need resources. On that there is no doubt.

How will you raise the resources? There are no details except taking blanket powers. We do not know exactly the total quantum of resources that you think you will be able to raise by levying octroi or other levies for bridges or ferries or whatever. We would like to know from the Minister whether the Ministry has worked out how much annual resources can be raised by levying some sort of a fee on the traffic. How is that money going to be utilised? Will the money raised for a particular highway be used only on that highway, or will there be a pool? Who will administer that pool? If the National Highway Authority has not come into being, who is going to repair those highways? Will the money be given to the State Governments? We would like to know these details when you come to the Bill proper. We definitely support your intention behind the Bill, but we definitely want to know more details. I would like to support you in your endeavour. Please bring more legislation and do whatever you want to do. All that is fine. But we do not approve of this fashion of issuing an ordinance and not even acting on it for one month after you have issued the ordinance. If you have acted on it, we would like to be enlightened on it. It should have been mentioned in this statement. Why was the Ordinance required to be promulgated? These are my main objections.

Thank you

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER); Sir I move:

> "That the Bill further to amend the National Highways Act, 1956, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, with your permission, I would like to say a few words on this Bill.

The activities of the National Highways (NH) and other matters connected therewith are governed by the National Highways Act, 1956 (48 of 1956). The total length of the National Highways in the country at present is 33,683 kms. Though constituting only about two per cent of

the overall road length, the National Highways are catering to nearly 40 per cent of the total traffic. In view of the increasing pressure of traffic, National Highway system requires to be improved and upgraded further. Due to constraints of budgetary resources and growing requirements of the National Highway sector there is need for augmentation of funds through mobilisation of extra-budgetary resources for proper development and upkeep of the National Highways. In this connection, levy of fees for use of notified sections of National Highways would facilitate such augmentation of the resources for meeting the current needs of the National Highway network. The proposal enabling the Government of India to levy fee requires amendment of section 7 and 9 of the National Highways Act, 1956.

The principle of levy of fees is not new. There already exists a provision under section 7 of the National Highways Act, 1956 for collection of fees in relation to use of ferries, temporary bridges, tunnels and permanent bridges costing more than Rs. 100 lakhs which were opened to traffic on or after 1.4.1976. The amount so collected is ploughed back for the development of National Highway system in the country. Similar provision is proposed to be added for levy of fees on notified sections of National Highways be amending section 7 and 9 of the National Highways Act, 1956. The manner and period of levy of fees will be determined on a case-to-case basis to be provided under the Rules. This levy of fees on notified section of National Highways will enable the Government or provide improved or better facilities on the National Highway system in the country. Levy of such fees is already in vogue in a number of developed as well as developing countries.

Section 9 of National Highways Act provides for the framing of rules on matters specified therein. Since the levy of fee on certain selected stretches of National Highways is not covered under the existing provisions, it is necessary to amend section 9 to provide for framing of rules relating to the rates at which fees for services rendered in relation to the use of National Highways may be levied and the manner in which such fees shall be collected under Section 7 of National Highways Act. It is proposed to amend Sections 7 and 9 accordingly.

Considering the above, the National Highways (Amendment) Bill, 1992 was introduced in the Lok Sabha on 27.2.92 and was passed by it on 20.8.92 However, the Bill could not be considered by the Rajya Sabha during the last monsoon session.

Because of continuing shortage of resources for a number of years, deficiencies on the National Highway system have been increasing and the network is in urgent need of upgradation and improvement. Existing outlays are not proving sufficient for the purpose, making it necessary to explore other avenues to raise additional resources for development of National Highways. Considering the urgency the National Highways (Amendment) Ordinance, 1992 (19 of 1992) was promulgated on 23rd october, 1992 and the said Ordinance is to be replaced by the present Bill.

The Questions were Proposed.

SHRI PRAMOD MAHAJAN (Maharashtra): He has not answered the question raised by the hon. Member.

SHRI JAGDISH TYTLER: I will do so after every Member has spoken on the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKER DAYAL SINGH): That is right. You take your seat.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: He asked a pertinent question, what was the need to promulgate the Ordinance in October, 1992 when the Parliament was to meet in November, 1992? How did you utilise it within a month?

उपसभाध्यक्ष (शंकर दयाल सिंह): देखिए महाजन साहब, उनके डिसएप्रूवल का मोशन और इनका जो अमेंडमेंट बिल है, दोनों पर डिस्कशन हो जाने के बाद लास्ट में ये जवाब देंगे।

श्री प्रमोद महाजन: मैं वह नहीं कह रहा था। मैं कह रहा था कि जब उन्होंने कुछ प्राथमिक बातें कहीं तो प्राथमिक बातों में वह यह भी कह सकते थे कि एक महीने में उन्होंने उसका क्या उपयोग किया, इसमें कोई कानूनी पाबंदी नहीं थी उन पर जवाब देने के लिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): देखिए, मैंने उसके जवाब के लिए इनको बुलाया ही नहीं। मैंने तो इनको मोशन मूव करने के लिए बुलाया है।

SHRI KAMAL MORARKA: Perhaps, he can also tell us--if he does not mind, let him say frankly—whether it was done at the pressure of the World Bank or the World Bank wanted this legislation to be brought forward.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKER DAYAL SINGH): Please take your seat.

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, इस माननीय सदन में मंत्री महोदय ने जो राष्ट्रीय राजमार्ग संशोधन विधेयक प्रस्तुत किया है उस संदर्भ में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। सर्वप्रथम जो कुछ इस सदन के माननीय सदस्य कमल मोरारका जी ने कहा, मैं उसका समर्थन करता हूं और जैसा कि मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है कि वे आर्डिनेंस की आवश्यकता के बारे में अपने वक्तव्य में कहेंगे, मुझे विश्वास है कि वे विस्तार से इसके बारे में अंत में कहेंगे।

महोदय, इसमें कोई दो रायें नहीं कि सड़कें हमारे जीवन की रेखाएं हैं और किसी भी देश या प्रांत की उन्नति का जायजा वहां पर सड़कों की लंबाई से आंका जा सकता है और जैसा मंत्री महोदय ने स्वयं कहा कि आज हमारे देश में 40 प्रतिशत से भी अधिक लोगों के लिए यातायात का साधन सड़कें ही है लेकिन खेद का विषय है कि आज तक सड़कों की ओर जितना ध्यान सरकार को देना चाहिए था वह नहीं दिया गया। इसी कारण आज भी 45 वर्षों की आजादी के बाद भी देश में लगभग 8,88,400 किलोमीटर पक्की सड़कें बन पाई हैं और 9,55,000 किलोमीटर सड़कें आज भी देश में कच्ची हैं और जहां तक पहाड़ी प्रांतों का संबंध है जिसमें हिमाचल प्रदेश भी आता है, वहां यातायात का एकमात्र साधन सड़कें है और वहां जो सड़कों की दुर्दशा है, मैं हिमाचल का एक उदाहरण देना चाहूंगा कि आज सरकार इन पहाड़ी प्रांतों को अनुदान के रूप में जो पैसा दे रही है, उससे तो सड़कों की कमी आने वाले 10-20 वर्षों तक पूरी नहीं हो सकती। मैं आपको बताना चाहूंगा कि 1989-90 में केवल मात्र 1145 लाख रुपया सड़कों के लिए दिया गया था और 1990-91 में 1125 लाख रुपया दिया गया और 1992 में 1140 लाख रुपया दिया गया और 1992-93 में हिमाचल प्रदेश को सड़कों के निर्माण के लिए पैसा दिया गया है वह केवल 1150 लाख रुपए है। जहां तक राष्ट्रीय राजमार्गों का संबंध है, इनकी हालत भी कोई अच्छी नहीं है। जैसा मंत्री महोदय ने स्वयं बिल को प्रस्तुत करते हुए कहा कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक यहां 33633 किलोमीटर नेशनल हाइवे सड़क बन पाई है और उसमें जो कुल सड़कें है उनका वह 2 प्रतिशत है और उसके लिए 1481.70 करोड़ रुपया सातवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक खर्च किया गया है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में मेरी जानकारी के अनुसार इस काम के लिए 2460 करोड़ रुपया रखा गया है। इस बात के लिए तो मंत्री महोदय को मैं बधाई दूंगा कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के मुकाबले काफी धनराशि अधिक है, लेकिन 1992-93 में जो सड़कों के रखरखाव के लिए पैसा रखा गया है वह केवल मात्र 169.67 करोड़ है, न केवल नई सड़कों के विकास के लिए और मरम्मत के लिए 438.87 करोड़ है। इसके अतिरिक्त आज जो विभिन्न प्रान्तों से सरकार को प्रस्ताव प्राप्त हुए है नेशनल हाइवे के वह 135 हैं। इनमें 37566 किलोमीटर सड़क प्रस्तावित है और इसका जो खर्चा है वह 13359 करोड़ आंका गया है और प्रावधान 2467 करोड़ का है। ऐसी आर्थिक स्थिति की जो दशा देश में चल रही है उसको ध्यान में रखते हुए मैं इस बात से सहमत हूं कि आज साधन जुटाने की आवश्यकता है। लेकिन जहां तक यह संशोधन विधेयक लाया गया है मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि 1956 का जो ऐक्ट है उसके मुताबिक यह कहा गया है धारा 7 की उपधारा (1) में—

> "The Central Government may, by notfication in the official gazette, levy fees at such rates as may be laid down by rules made in this behalf for services or benefits rendered in relation to the use of ferries, permanent

bridges the cost of construction of each of which is more than Rs. 25 lakhs and which are open to traffic on or after the first day of April, 1976. Temporary bridges and tunnels on notification...

"national highways".

यह मूल विधेयक था। आज जो आप संशोधन चाहते हैं उसमें आप यह ऐड करना चाहते हैं—

"and the use of sections of national highways."

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि इससे उनका क्या अर्थ है? जो मैं समझ पाया हूं आज सरकार इस विधेयक के माध्यम से यह अधिकार चाहती है कि नेशनल हाइवे के किसी भी खंड पर वह लैवी फीस लेना चाहती है। पहले ही आपकी गलत नीति के कारण देश खंड-खंड हो गया है। अब आप नेशनल हाइवे को भी टुकड़ों में बांटना चाहते हैं। इससे यह भी स्पष्ट नहीं होता कि यह जो लैवी आप लगाने जा रहे हैं उसका मापदंड क्या होगा। किस अवधि के लिए वह लगाया जाएगा। किस खंड के ऊपर वह लगाएंगे। जिस के निर्माण पर 25 लाख से ऊपर खर्च होगा या किस पर लगाएंगे यह आपने स्पष्ट नहीं किया। यह जो नेशनल हाइवे हैं इसमे केबल गाड़ियां ही नहीं चलती है, हमारे देश में किसान भी रहते है, उसकी बैलगाड़ी भी चलती है, ठेला भी चलता है। क्या उनसे भी आप टैक्स वसूल करेंगे या उनको टैक्स से वंचित करेंगे, यह भी स्पष्ट नहीं है। ऐसी स्थिति में इस संशोधन का मैं समर्थन नहीं कर सकता।

इसके अतिरिक्त एक और बात कहना चाहता हूं। जहां तक पहाड़ी प्रान्तों का संबंध है एक तो पहले ही वहां सड़कों का अभाव है, जैसे हिमाचल प्रदेश के बारे में मैंने माननीय सदन में एक प्रश्न पूछा था जो नेशनल हाइवे नंबर 21 और 22 के बारे में था जो कुल्लु जिले में पड़ता है। एक तरफ नेशनल हाइवे नंबर 21 है जो लेह-लद्दाख तक जाता है और दूसरी तरफ जो नेशनल हाईवे नंबर 22 है जो कि हमारे सीमावर्ती इलाके सीमतला तक जाता है इन दोनों को भी आपस में जोड़ने की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय ऐसी ऐसी नेशनल हाइवेज़ को जोड़ने के लिए भी बजट में प्रावधान करेंगे। लेकिन जहां तक इस संशोधन का संबंध है, मैं इसका विरोध करता हूं। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय अपने वक्तव्य में इस बात को स्पष्ट करेंगे कि यह जो उन्होंने कहा है कि किसी भी खंड में उनको लैवी लगाने का अधिकार दिया जाए। जितनी अवधि के लिए लगाया जायेगा, जितना पैसा खर्च किया है सड़कों पर, उन पर लैवी लगाई जाएगी तो क्या जो पुराने बने हुए नेशनल हाईवेज है उन पर लैवी लगाने जा रहे हैं? अगर आपकी मंशा यह है कि आप निजी क्षेत्र में सड़कों का निर्माण कराना चाहते हैं तो इस बात का मैं समर्थन करना चाहूंगा। क्योंकि अगर सरकार की आर्थिक स्थिति ऐसी है कि वह अपने संसाधनों से नेशनल हाईवेज या दूसरी सड़कों के रख-रखाव पर खर्च नहीं कर सकती तो मैं समझता हूं यह समय की पुकार है कि आज निजी क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण कराया जाए। इसका हम किसी भी स्टेज पर विरोध नहीं करेंगे। सड़कों के निर्माण के लिए जो भी आप विधेयक लायेंगे, देश की उन्नति, देश के उत्थान के लिए हम उसका समर्थन करेंगे।

अंत में मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि मंत्री महोदय, लोक सभा और राज्य सभा दोनों ने 1988 में सेन्ट्रल रोड फंड के बारे में प्रस्ताव पारित किया था। जिसके माध्यम से यह कहा गया था कि जिस प्रदेश में जितनी पेट्रोलियम की खपत है उस पर जो टैक्स प्राप्त होता है उसको ध्यान में रखते हुए उस प्रति को सेन्ट्रल रोड से पैसा दिया जायेगा। खेद का विषय है कि दोनों सदनों ने जो प्रस्ताव पारित किया था उसको आज तक भारत सरकार द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया। मुझे आशा ही नहीं विश्वास भी है कि आप इस बात के लिए सरकार पर और वित्त मंत्री महोदय पर जोर डालेंगे कि जो प्रस्ताव लोक सभा और राज्य सभा ने पारित किया था उनको कार्यान्वित किया जाये। मैं इस संशोधन विधेयक का विरोध करता हूं।

चौधरी हरि सिंह (उत्तर प्रदेश): मान्यवर, मंत्री महोदय ने राष्ट्रीय राजमार्ग संशोधन विधेयक, 1992 पेश किया है वह बहुत ही समय के अनुकूल और समय की मांग के अनुसार है। इस बिल में जो संशोधन उन्होंने दिया है उसको गौर से अगर पढ़ें तो उसका सिर्फ एक मंतव्य यह है कि जो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं उनको मजबूत बनाना, अच्छा बनाना, उनकी मरम्मत करना, उनको मेन्टेन करना, उनका सुधार करना और उनको बढ़ाना है। उसके लिए पैसे की आवश्यकता होती है। जैसा कि आप जानते है राष्ट्र के सामने आज बहुत सारे कार्यों के लिए धन की बड़ी कमी है। सिर्फ जो जीवन की सबसे बड़ी आवश्यकता है वह है रोड की और उसके लिए धन उपार्जन के लिए यह संशोधन पेश किया गया है। यह बात सही है कि इतने बड़े मुल्क के हिसाब से सड़कें बहुत कम है। सड़कें अगर है भी तो गौर से देखें

[चौधरी हरि सिंह]

तो उनका मेन्टेनेन्स, उनको ठीक हालत में रखना मुश्किल हो जाता है। इसके लिए एडीशनल फंड की जरूरत है। यही नहीं हमारे सामने जो आंकड़े हैं इस सदी के अंत तक इस मुल्क में 64 हजार किलोमीटर एडीशनल सड़कों का बनाया जाना निश्चित है। इसके लिए अलग से धन की आवश्यकता पड़ेगी। ऐसी स्थिति में अगर सड़कों का निर्माण छोड़ दें तो जो हम को थोड़ा बहुत धन मिलता है उस पर निर्भर करें या फिर एक सोर्स से निकाल कर अच्छी सड़कें मुक के सामने लाये जिस पर लोग दौड़ सकें, तेजी से भाग सकें, मुल्क तरक्की करे। इसके लिए हम एडीशनल धन जुटाये। जैसा मैंने कहा इस बिल की भावना यह है सड़कों के निर्माण हेतु मरम्मत के लिए, मेन्टेनेन्स के लिए, उनके फैलाव के लिए धन की आवश्यकता है और इसलिए मैं इस बिल का समर्थन करता हूं। यह बहुत आवश्यक है। जिस देश की अगर तरक्की नापनी है तो वहां की सड़कों को नाप लीजिए। जिसमें सड़कें जितनी अच्छी होंगी उतना ही मुल्क खुशहाल होगा, तरक्कीआफ्ता माना जायेगा। अगर सड़कें खराब है तो उस मुल्क की इकोनोमी इफेक्ट करती है। सड़कें खराब होने पर पेट्रोल ज्यादा लगता है और वाहन भी टूटते हैं। नागरिकों के शरीर पर जोर पड़ता है। जो हिचकोले लगते है वह सड़कों के खराब होने की बजह से लगते हैं और उसके कारण आदमी का स्वास्थ्य भी खराब होता है। सड़कों के खराब होने से हमारी इकोनोमी पर भी असर पड़ता है और राष्ट्र के जो नागरिक इन सड़कों पर सफर करते है उनको भी तकलीफ होती है। सड़कों के खराब होने से रबड़ की भी ज्यादा जरूरत पड़ती है। इन खराब सड़कों पर चलने से इंसान को जो पैन्स होता है उसका उसके शरीर पर असर पड़ता है। इसलिए सड़कों का अच्छा होना बहुत जरूरी है। यह बिल समय के अनुकूल है और बहुत अच्छा बिल है। लेकिन देखने में यह आता है कि कई स्टेट्स को केन्द्रीय सरकार से रुपया मिलता है, लेकिन वे स्टेट्स उस धन का अच्छा इस्तेमाल नहीं करते हैं। नेशनल हाईवेज को चौड़ा करने का काम ठीक से नहीं किया जाता है। सबसे बड़ा संकट यह है कि नेशनल हाईवेज म्युनिसिपल एरियाज में, टाउन एरियाज में और नोटिफाइड एरियाज में है उनके बीच में होकर चलती हैं। अलीगढ़ में आपने देखा होगा कि सड़क बीच में होकर जाती है और अब तो बाईपास भी बना दिया गया है। इसी प्रकार से दादरी जो गाजियाबाद में है, वहां पर सड़क इतनी कम चौड़ी है कि आप अन्दाजा नहीं लगा सकते हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूं कि बाईपास का होना बहुत जरूरी है। आप जानते हैं कि जो नेशनल हाईवेज सिटीज से होकर जाती है उसका कारण यह है कि पहले हर 12 किलोमीटर पर सराय हुआ करती थी जहां पर सेनायें, हलकारे और डाक वाले आराम किया करते थे। बाद में वह शहर हो गये। इसीलिये आज सड़कों को चौड़ा करना एक प्रोबलम हो गया है। मैं कहना चाहता हूं कि शहरों में बाईपास बनाये जाने चाहिए।

एक संकट की बात यह भी है कि गांवों में स्पीड ब्रेकर बनाये गये हैं। दो-दो, तीन-तीन और चार-चार स्पीड ब्रेकर एक गांव में बनाये गये है। गाजियाबाद के एक गांव में चार स्पीड ब्रेकर हैं और वे इतने हिमालय के समान बड़े हैं कि मैंने खुद दीवाली और भैयादूज के दिन देखा कि कई स्कूटर और मोटर साइकल वाले गिर गये और उनकी हड्डियां टूट गई। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूं कि वे इसके लिए भी कोई कानून या नियम बनायें। गांवों में किसी बच्चे को चोट लग जाती है तो स्पीड ब्रेकर दिया जाता है। स्पीड ब्रेकर इस ढंग से बनाये जाने चाहिए कि जिनसे एक्सीडेन्ट न हों। जो स्पीड ब्रेकर नाजायज ढंग से बनाये जाते हैं उसको रोका जाना चाहिए। उनको ठीक ढंग से बनाया जाना चाहिए। इसके लिए आपको कानून में संशोधन लाना चाहिए।

इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि दादरी के पास कितने ही सालों से लेवी ली जा रही है। बीसियों साल हो गये हैं, लेकिन उसका कोई हिसाब नहीं है। उसकी वसूली अभी तक बंद नहीं की गई है। दादरी गाजियाबाद जिले में है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ भी दिलाना चाहता हूं। इसके साथ साथ रोड सेफ्टी के लिए रोड में दो पार्टीशन होने चाहिए। नेशनल हाईवेज में पार्टीशन से आवागमन में आसानी होगी। इन शब्दों के साथ यह बिल बहुत मौजू है, मैं इसका समर्थन करता हूं।

DR. NAUNIHAL SINGH (Uttar Pradesh): Sir, I wish to associate myself with the sentiments expressed by the hon. Member as I belong to that area.

श्री मोहम्मद अपीन (पश्चिमी बंगाल)—नेशनल हाईवेज एमेन्डमेंट बिल जो मंत्री जी लाये है उसके बारे में मुझे सिर्फ यह कहना है कि देश भर में जितने नेशनल हाईवेज हैं सब की हालत खराब है और इसीलिए सड़कों पर हादसे भी बहुत ज्यादा होते हैं और बहुत सारी दुश्वारियां आती है जिनका जिक्र कई मेम्बरों ने यहां किया है। इसके अलावा नेशनल हाईवे बनाने के मामले में पूरे देश में इंसाफ से काम नहीं लिया गया है। पूर्वी भारत

की रियासतों में मसलन, बिहार, पश्चिमी बंगाल, उड़ीसा, असम, यहा नेशनल हाई-वे की लंबाई दोगर हिस्सों से कम है। इसका पूरा हिसाब मेरे पास नहीं है। लेकिन यह एक आम तास्सुर है कि इन हल्कों में पूर्वी भारत में और ज्यादा नेशनल हाईवे बनाने की जरूरत है। जो नेशनल हाई-वे यहां बनी हुई है उनकी हालत बहुत खस्ता है। जैसे नेशनल हाई-वे 347 नंबर जो उत्तर बंगाल से कलकत्ता की तरफ जाती है, इस सड़क की हालत इतनी खराब है कि अगर आप वहां से सफर करें तब ही पता चलेगा कि उसकी क्या हालत हो गयी है।

अब इस वक्त ट्रांसपोर्ट के चार विंग हैं और चारों की अहमियत बढ़ गयी है। हवाई जहाज, पानी का ट्रांसपोर्ट, रेल ट्रांसपोर्ट और सड़क ट्रांसपोर्ट। सड़क ट्रांसपोर्ट के ऊपर दबाव भी बढ़ रहा है और देश में पैदावार बढ़ने के साथ साथ अगर उनको एक जगह से दूसरी जगह मुंतकिल करने का ठीक इंतजाम न हो तो देश की तरक्की में रूकावट पड़ेगी। हमारे यहां इन बातों पर बहुत गहराई में जाकर गौर नहीं किया गया। इसलिये जैसे-तैसे वगैर किसी साके अंमूबे के ये सड़कें बनी। सड़कों को बनाने में मुकामी और मौसमी हालत को मद्देनजर रखना चाहिये। सड़क बनाने का जो सिस्टम है वह यह है कि टेंडर लेकर कन्ट्रैक्टर के हवाले उसे कर दिया जाता है और फिर कांन्ट्रेक्टर जैसे तैसे उसको बनाता है। जो मैटीरियल दिया जाना चाहिए वह कभी देते है और कभी नहीं देते हैं। सब-स्टैंडर्ड मैटिरियल लगाकर वे पैसा लेकर चले जाते हैं। उसके बाद जब बरसात का मौसम आता है तो देखा जाता है कि उसमें सड़क टूट जाती है क्योंकि बीच सड़क के ऊपर अगर पानी बरस जाए और उसके बाद भारी वजन की गाड़ी ऊपर से गुजरे तो सड़क टूट जाती है बरसात होने से तो आप रोक नहीं सकते। बरसात तो होगी। लेकिन जिस बात को सरकार रोक सकती है वह यह है कि जो ट्रक चलते हैं उन पर कितना वजन लदना चाहिये, इसकी हदबंदी की जाए। इस वक्त हालत यह है कि एक-एक स्टेट में एक-एक किस्म की हदबंदी है। कहीं 11 टन है, कहीं 12 टन है, कहीं 13 टन है, कहीं 16 टन है। कुछ समझ में नहीं आता है कि इसकी क्या बुनियाद है? क्या इसमें महारीन की कोई राय ली गयी है या नहीं? इससे भी ज्यादा अफसोसनाक बात यह है कि उसका रजिस्टर्ड लेडन वेट जो है उस रजिस्टर्ड लेडन वेट से भी ज्यादा वजन लादकर ले जाते है और पुलिस को पैसा देकर अपना काम बना लेते है। इससे भी सड़क टूट जाती है। इसलिये इसकी जब तक रोकथाम नहीं होगी तो आप खर्चा जितना भी करें न सड़कें बन पायेंगी और न बन जाने के बाद उनकी हिफाजत हो पायेगी।

इसके अलावा मैं एक और तजवीज सरकार के सामने रखना चाहता हूं। जहां भी नयी सड़कें बनाने का मंसूबा है, 34 हजार किलोमीटर ऐसा कुछ है, तो नयी सड़कें जहां भी बने, सड़कें बिल्कुल सीधी होनी चाहिये, पुशादा होनी चाहिये और सड़कें बनाने के समय उसके आसपास कुछ इस अंदाज से खोदा जाय कि वहां नहर बन सके। मिट्टी से सड़क ऊंची हो जायेगी, अच्छी हो जायेंगी और नहर बन जाने से उसमें पानी आ जायेगा। उसमें पानी का सिलसिला कहीं से भी जोड़ा जा सकता है। बरसात का पानी भी इस्तेमाल किया जा सकता है। तो पानी अगर उसमें आ जाय तो गांव का जो किसान है वह अपनी खेतों की पैदावार छोटी-छोटी नावों में शहरों तक ले जा सकता है और उसको खर्चा कम पड़ेगा। उनका जो सामान है इससे वह सस्ता पड़ेगा। एक बात तो यह हो गयी और दूसरी बात यह होगी कि इन नहरों में मछली पालन का काम हो सकेगा, बतख पालन का काम हो सकेगा और आपका वह पानी कभी-कभी सिंचाई के काम में भी आ सकेगा। लेकिन शुरू में इसके ऊपर अगर खर्चा ज्यादा भी आय तो भी इससे बहुत फायदे होंगे। लोगों को रोजी भी मिलेगी। मुझे कुछ दिन पहले चीन जाने का मौका मिला था। मैंने चीन में यह देखा है। मैंने देखा है इसलिये मैं मुतास्सिर हुआ, वहां लाखों लोगों की रोजी लग गयी है।

इसमें यह बात साफ नहीं हुई कि सरकार जो नयी लेवी लगायेगी वह कहीं लगायेगी? उसका इस्तेमाल किस तरह से किया जाएगा। स्टेट गवर्नमेंट को कोई हिस्सा मिलेगा या नहीं मिलेगा। इसकी देखरेख की जिम्मेदारी स्टेट गवर्नमेंट की होगी या नहीं। यह सब बातें समझ में नहीं आ रही है। मेरे ख्याल में कौमी अहमियत का जो भी मसला हो, उसमें स्टेट गवर्नमेंट्स के सहयोग की जरूरत है और उनके साथ जो ताल्लुकात हैं उन पर नजरसानी की जरूरत है। इतना ही मुझे इसके बारे में कहना है।

شری محمد امین "پشچمی بنگال" : نیشنل ہائی ویز امنڈمنٹ بل جو منتری جی لائے ہیں اُس کے بارے میں مجھے

بڑھ گئی ہے ۔ ہوائی جہاز ۔ پانی کا ٹرانسپورٹ ۔ ریل ٹرانسپورٹ ۔ اور سڑک ٹرانسپورٹ ۔ سڑک ٹرانسپورٹ کے اوپر دباؤ بڑھ رہا ہے ۔ اور دیش میں پیداوار بڑھنے کے ساتھ اگر اُن کو ایک جگہ سے دوسری جگہ منتقل کرنے کا ٹھیک انتظام نہ ہو تو دیش کی ترقی میں رکاوٹ پڑے گی ۔ ہمارے یہاں ان باتوں پر بہت گہرائی میں جاکر غور نہیں کیا گیا ۔ اس لئے جیسے تیسے بغیر کسی صاف ستھرے منصوبے کے یہ سڑکیں بنیں ۔ سڑکوں کو بنانے میں مقامی اور موسمی حالات کو مدنظر رکھنا چاہئے ۔ سڑک بنانے کا جو سسٹم ہے وہ یہ ہے کہ ٹینڈر دے کر کنٹریکٹر کے حوالے اس کو کر دیا جاتا ہے ۔ اور پھر کنٹریکٹر جیسے تیسے اُس کو بناتا ہے ۔ جو میٹیریل دیا جانا چاہئے وہ کبھی دیتے ہیں اور کبھی نہیں دیتے ہیں ۔ سب اسٹینڈرڈ میٹیریل لگا کر وہ پیسہ لے کر چلے جاتے ہیں ۔ اس کے بعد جب برسات کا موسم آتا ہے تو دیکھا جاتا ہے کہ اس میں سڑک ٹوٹ جاتی ہے کیوں کہ بیچ سڑک کے اوپر پانی پانی برس جائے اور اس کے بعد بھاری

صرف یہ کہنا ہے کہ دیش بھر میں جتنے نیشنل ہائی وے ہیں سب کی حالت خراب ہے اور اسی لئے سڑکوں پر حادثے بھی بہت زیادہ ہوتے ہیں اور بہت ساری دشواریاں آتی ہیں جن کا ذکر کئی ممبروں نے یہاں کیا ہے ۔ اس کے علاوہ نیشنل ہائی وے بنانے کے معاملے میں پورے دیش میں انصاف سے کام نہیں لیا گیا ہے ۔ پوروی بھارت کی ریاستوں میں مثلاً بہار ۔ پشچمی بنگال ۔ اڑیسہ ۔ آسام یہاں نیشنل ہائی وے کی لمبائی دیگر حصّوں سے کم ہے ۔ اس کا پورا حساب میرے پاس نہیں ہے ۔ لیکن یہ ایک عام تاثر ہے کہ ان حلقوں میں پوروی بھارت میں اور زیادہ نیشنل ہائی وے بنانے کی ضرورت ہے ۔ جو نیشنل ہائی وے یہاں بنی ہوئی ہے اُن کی حالت بہت خستہ ہے ۔ جیسے نیشنل ہائی وے نمبر ۳۴ جو اتر بنگال سے کلکتہ کی طرف جاتی ہے ۔ اس سڑک کی حالت اتنی خراب ہے کہ اگر آپ وہاں سے سفر کریں تب ہی پتہ چلے گا کہ اس کی کیا حالت ہو گئی ہے ۔

اب اس وقت ٹرانسپورٹ کے چار ونگ ہیں اور چاروں کی اہمیت

اس کے علاوہ میں ایک اور تجویز سرکار کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔ جہاں بھی نئی سڑکیں بنانے کا منصوبہ ہے۔ ۳۴ ہزار کلومیٹر کچھ ایسا ہے۔ تو نئی سڑکیں جہاں بنیں۔ سڑکیں بالکل سیدھی ہونی چاہئیے۔ کشادہ ہونی چاہیئے۔ اور سڑکیں بنانے کے سمے اُس کے آس پاس اس انداز سے کھودا جائے کہ وہاں نہر بن جائے۔ مٹی سے سڑک اونچی ہو جائے گی۔ اچھی ہو جائے گی۔ اور نہر بن جانے سے اس میں پانی آجائے گا۔ اس پانی کا سلسلہ کہیں سے بھی جوڑا جا سکتا ہے۔ برسات کا پانی بھی استعمال کیا جا سکتا ہے۔ تو پانی اگر اس میں آجائے تو گاؤں کا جو کسان ہے تو وہ اپنے کھیتوں کی پیداوار بڑھا سکتا ہے۔ چھوٹی چھوٹی نالیوں میں سے اپنے کھیتوں تک لے جا سکتا ہے اور اس کا خرچ کم پڑے گا۔ ان کا جو سامان ہے وہ سستہ پڑے گا۔ ایک بات تو یہ ہو گی اور دوسری بات یہ ہو گی کہ ان نہروں میں مچھلی پالن کا کام ہو سکے گا۔ بطخ پالن کا وزن کی گاڑی اُوپر سے گزر جائے تو سڑک ٹوٹ جاتی ہے۔ برسات ہونے سے تو آپ روک نہیں سکتے۔ برسات تو ہو گی۔ لیکن جس بات کو سرکار روک سکتی ہے وہ یہ ہے کہ جو ٹرک چلتے ہیں اُن پر کتنا وزن لدنا چاہیئے۔ اس کی حد بندی کی جائے۔ اس وقت حالت یہ ہے کہ ایک ایک اسٹیٹ میں ایک ایک قسم کی حد بندی ہے۔ کہیں ۱۱ ٹن ہے۔ کہیں ۱۲ ٹن ہے۔ کہیں ۱۳ ٹن ہے۔ کہیں ۱۶ ٹن ہے۔ کچھ سمجھ میں نہیں آتا کہ ہے کہ اس کی کیا بنیاد ہے۔ کیا اس میں ماہرین کی کوئی رائے لی گئی ہے یا نہیں۔ اس سے بھی زیادہ افسوس ناک بات یہ ہے کہ اس کا رجسٹرڈ لیڈن ویٹ جو ہے اس رجسٹرڈ لیڈن ویٹ سے بھی زیادہ وزن لاد کر لے جاتے ہیں۔ اور پولیس کو پیسہ دے کر اپنا کام بنا لیتے ہیں۔ اس سے بھی سڑک ٹوٹ جاتی ہے۔ اس لئے اس کی جب تک روک تھام نہیں ہو گی تو آپ خرچ جتنا بھی کریں نہ سڑکیں بن پائیں گی اور نہ ہی بن جانے کے بعد اُن کی حفاظت ہو پائے گی۔

کام ہو سکے گا۔ اور آپ کا وہ پانی کبھی سینچائی کے کام میں بھی آسکے گا۔ لیکن شروع میں اس کے اوپر خرچ زیادہ ہے تو بھی اس سے بہت فائدے ہوں۔ لوگوں کو روزی بھی ملے گی۔ مجھے کچھ دن پہلے چین جانے کا موقع ملا تھا۔ میں نے چین میں یہ بھی دیکھا ہے۔ میں نے دیکھا ہے اس لئے میں متاثر ہوا۔ وہاں لاکھوں لوگوں کی روزی لگ گئی ہے۔

اس میں یہ بات صاف نہیں ہوئی کہ سرکار جو نئی لیبی لگائے گی وہ کہاں لگائے گی اس کا استعمال کس طرح سے کیا جائے گا۔ اسٹیٹ گورنمنٹ کو کوئی حصہ ملے گا یا نہیں ملے گا۔ اس کی دیکھ ریکھ کی ذمہ داری۔۔ اسٹیٹ گورنمنٹ کی ہوگی یا نہیں یہ سب باتیں سمجھ میں نہیں آرہی ہیں۔ میرے خیال میں قومی اہمیت کا جو بھی مسئلہ ہو ۔۔ اس میں اسٹیٹ گورنمنٹ کے سہیوگ کی ضرورت ہے۔ اور ان کے ساتھ جو تعلقات ہیں اُن پر نظر ثانی کی ضرورت ہے۔ اتنا ہی مجھے اس کے بارے میں کہنا ہے۔

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I feel that this is a very comprehensive legislation because through this amendment the hon. Minister wants to amend only two sections of the main Act. In the statement the hon. Minister has mentioned that the Bill was introduced in the Lok Sabha on 27th February, 1992 and for six months it was pending in the Lok Sabha. It was only passed on 20th August, 1992. This Bill was supposed to come before this House. I don't know what was the urgency with the hon. Minister to pass an ordinance and to convert this Bill into an Act and then come before this House.

Not that I support the Statutory Resolution moved by Shri Kamal Morarka. I don't think any Member will oppose this Bill because it is a very excellent Bill. I think, this Bill has been brought by the hon. Minister in view of the new Economic Policy of our Government so that sections of the national highway will be privatised in order to properly maintain them and to have more and more newly constructed national highways. The hon. Minister has stated in the statement that the national highways constitute only 2 per cent of the total number of roads in this country and about 40 per cent of the traffic is using these roads. Sir, it is also shocking that we still have one-way national highways and many national highways are of *Kuchha* nature. They have not yet been metalled and it becomes very difficult for the traffic to run on it. It is said and it is estimated by a Government agency that a considerable amount of expensive fuel which is imported by spending foreign exchange to the tune of Rs. 1,500 crores, is wasted because of bad road conditions. I think it is a huge drain on the national exchequer. I feel that instead of wasting money on fuel, it will be appropriate for the hon. Minister to pump in more and more funds for the maintenance of our national highways. Most of the perishable items are destroyed because of poor network and poor distribution system. Whatever has been grown by our farmers in the rural areas

does not reach the urban areas. The national highways here play a major role. I feel it is appropriate that the Minister has come in with this new legislation to improve and modernise and to privatise these highways. It is said that the water transport can carry 10 times more load for the same fuel consumed on roads. The hon. Minister should give more stress to see that the waterways which run parallel to the national highways should be developed. For example, we have a national highway running from Gujarat through Maharashtra, Goa, Karnataka and Kerala. I feel that this area can be catered to by the sea route. In fact, there was a proposal about 10 years back that the Ministry of Surface Transport would introduce a roll on role of ship concept. I think this has been frozen. I hope the hon. Minister will throw some light on that. The main thrust of this amendment is that the Government wants to collect some toll as it is being collected on the bridges. The collection of any toll will certainly slow down the traffic.

We witness now that the traffic at most of the toll nakas, the bridges is slower and it hampers the movement of goods and in the bargain expensive fuel is wasted. I hope the hon. Minister will also keep in mind the concept of free-way in view of the congestion of the roads by traffic, as is in vogue in foreign countries where there is pooling of passengers in cars. These cars are permitted to cross without paying any toll. The second thing which hampers the movement is that at the toll nakeas, the toll is collected manually. In the developed countries the toll is collected by machines, by computers. I hope the hon. Minster will go in for innovation and see that delay is not caused by manual labour. Now, coming to the highways, it is the duty of the Central Government to see that the national highways are maintained. Often the highways between smaller states are not given any priority and importance. The case in point is the highway between Bombay and Goa. This is a major national highway and is poorly maintained. No interest is taken by the Maharashtra Government because it mainly caters to the State of Goa. I hope the hon. Minister will see that such highways are given priority in the scheme of privatisation. Again when we come from Goa to Belgaum in Karnataka, there is a highway, and a Anmod, about 10 kms stretch of highway is not yet metalled and because of this crores and crores of rupees are wasted. This highway is not being used because a few crores of rupees has not been sanctioned to complete this 10 km stretch. I hope the Minister will give priority to such sectors and a highway, whether it is a national highway or a State highway, should be repaired and put into operation. The Minister already mentioned that toll existed on bridges. I would like to bring to the notice of the hon. Minister the judgement of the Bombay High Court. Toll was collected on the Thana bridge and the High Court said that the Government had no right to collect toll beyond the recovery of the cost of the bridge. Has the hon. Minister taken this also into consideration? Will the free-way be thrown open to the private sector and whether any constitutional or statutory provision would be made when toll is collected so as to see that such a scheme is not struck down by the court? Coming to the amendment, the Minister has not yet announced the scheme. The Minister has come before the House to get a free licence to amend the National Highway Act. But the Minister has not brought the scheme before the House as to what would be the scheme to put this into operation. I hope the Minister will clarify this. I would also like to know whether the hon. Minister would go for new highways or whether he would continue the old practice and the State highways are declared as national highways and the Government of India takes over just for maintenance. With these few words I conclude. I hope the hon. Minister will throw light on the few points raised by me. I support the Bill.

SHRI N. GIRI PRASAD (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, this

National Highway (Amendment) Bill moved by the Minister is totally uncalled for and more-over, the Minister, instead of waiting for the Parliament to approve the Bill, issued an Ordinance also. The Ordinance was unnecessary during this period of one month, that is, from October to November. What was the urgency to bring about this Ordinance? We were not told about it. The reasons for bringing about this Ordinance and also the urgency are not clear. So first of all, I would like to ask the Minister to stop such a practice of issuing ordinances before the Parliament Session. And when there is any real emergency in requiring an ordinance, this instrument can be used and it should be convincing to everybody. So I am sorry to say that the Minister has unnecessarily resorted to this unnecessary and harmful practice in a parliamentary democracy. My second point is, as many Members pointed out, our national highways and also other highways are in a bad shape. The Government has been neglecting not only in the recent period but ever since independence, the road traffic on the national highways and other highways has greatly increased and no proper funds were provided. That is why the national highways, the State highways and other highways are in a bad shape. The Government was finding resources for many unnecessary schemes, non-productive schemes, but for such a vital thing like road traffic, it has been neglecting all these years. As per some figures, there was a 50-fold increase in road traffic whereas there is only a 5-fold increase in the railway traffic. So when the need for road traffic has been increasing maniford, what has the Government been doing all these years? We do not know. A study conducted by the Advisory Board on Energy has assessed that fuel lost due to poor quality of roads accounts for nearly Rs. 6,000 crores per year. This means that we are wasting national resources, that too in the form of foreign exchange, for purchasing petroleum to the tune of Rs. 6,000 crores every year. The Government is providing only Rs. 400 crores for maintenance of roads or the national highways. So instead of wasting this precious forcign exchange, we should maintain the national highways in a proper condition. We are only wasting our national wealth. That is why we find this resource crunch very often. The Government instead of wasting this much of money, can very well develop these roads at least in the interests of our country.

So far as the States are concerned — I have certain figures relating to Andhra Pradesh — they have been neglected. They are not being given proper help. And in my State, we are told that there are only 2578 kms. of national highway whereas according to the norms maintained by the Surface Transport Ministry, our State should have 4812 kms. and the Government has also sent proposals for that. These have been pending for many years and the Central Government has not cleared those projects. And secondly, this august Parliament has passed a resolution sometime in 1989 creating some Central Road Fund. Our State, Andhra Pradesh, was to get every year Rs. 20.76 cores. But, so far they have allotted only some Rs. 9 crore or so. So, in this background, even the Central Road Fund is also not given to the States as per the guidelines of the Government of India. Lastly, our State Government has been asking the Central Government to allow State to float Road Bonds. But the Central Government is not clearing even this small recommendation or suggestion from the State Government. The State Government feels, many other Governments may also feel, that because of the local necessities, local people may come forward to invest their money in these bonds. So, there will be some more incentive for this. So, I request the Government, especially the hon. Minister who is here, to consider this aspect. I do not know whether the State Government will be successful in raising this money through bonds. Of course, the Surface Transport Ministry may not be directly involved. However,

[Shri N. Giri Prasad]

I request the Minsiter to take up the matter with the Finance Minister and get clearance for such things. On the whole, I oppose this Bill because there is every likelihood of imposing unnecessary taxes on the road users. The Minister said in his statement that Rs. 40 lakhs is incurred as non-recurring expenditure and Rs. 7 to Rs. 8 lakhs as recurring expenditure every year. If this money is used for maintaining some staff and checkposts, I think it is unnecessary. The Government must find some other ways to procure resources for the development of roads in the interests of the country. Otherwise, the whole economy will be adversely affected because of these poor roads. I request the Minister to find some other ways to procure money from other sources. The Finance Minister in his previous budget speech said that he would be issuing India Development Bonds to the NRIs. I do not know how much money in the form of US dollars from NRIs and others was procured and what proportion was used for the development of roads. I hope the Minister will look into all these things and seek some other methods to procure the resources and develop the roads.

Thank you very much, Sir.

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान): महोदय, मंत्री जी द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग (संशोधन) विधेयक, 1992 जो लाया गया है, मैं इसके समर्थन में खड़ा हूं। यातायात राष्ट्रीय विकास के लिए एक महत्वपूर्ण अंग है। चाहे वह आर्थिक विकास हो, चाहे सामाजिक विकास हो, चाहे सांस्कृतिक विकास हो।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): बस, आज आप बैठ जाइये, कल बोलिएगा।

Messages from the Lok Sabha

(I) The Central Agricultural University Bill, 1992; and

(II) The Citizenship (Amendment) Bill, 1992.

SECRETARY GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary General of the Lok Sabha:—

(I)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Central Agricultural University Bill, 1992, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 24th November, 1992."

(II)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Citizenship (Amendment) Bill, 1992, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 24th November, 1992."

I also lay copies of each of the Bills on the Table.

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): श्री मीणा। ...(**व्यवधान**)एक मिनट बच रहा है। मीणा जी को बोल लेने दीजिए।

श्री मूलचन्द मीणा: एक मिनट बच रहा है, सर, एक मिनट में तो क्या होगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): चलिए। ...(**व्यवधान**)

श्री मूलचन्द मीणा: देश की राष्ट्रीय एकता और अखंडता को बनाए रखने में और इस अखंडता को आगे बढ़ाने में नेशनल हाईवे और सड़कों का महत्वपूर्ण योगदान रहा है।....

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): : अब इस सदन की कार्यवाही कल 11.00 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 26th of November, 1992.